

► Positiva toma de contacto con un modelo de Hero MotoCorp

Sencillez convence

La llegada de Hero a nuestro mercado se estrena con la Hunk 440, una naked de cilindrada media que apuesta por diseño atractivo, planteamiento sencillo y precio muy ajustado. Esta prueba es nuestra primera toma de contacto con el mayor fabricante mundial de motocicletas.



Capturando este QR podrás acceder al video con la prueba de la Hunk 440 de Hero en YouTube. ¡No te lo pierdas!



La Hunk 440 destaca por un diseño equilibrado entre clasicismo y modernidad, con proporciones acertadas y un empaque visual que transmite sensación de moto grande.

✓ LO MEJOR

- Diseño
- Conducción refinada
- Precio

✗ LO MEJORABLE

- Potencia limitada
- Espejos retrovisores
- Tapizado asiento



Hero inicia su oferta con dos modelos, siendo la Hunk 440 la propuesta más interesante por posicionamiento, concepto urbano y potencial comercial dentro del mercado actual.

Zontes 368E

MOTOR: Monocilíndrico SOHC, 440 cc, ref. aire/aceite, iny. Elec, Euro5+ ABS
POT.: 27 CV PAR: 36 Nm DEP.: 13,5 l. PESO: 174 Kg

PVP: 3.488 €

Nuestra motera
Ainhoa Juncà
@ainhoajt

Equipamiento

casco
HJC RPHA 71
chaqueta
LS2 Oaky
guantes
LS2 Jet II
pantalones
LS2 Router
botas
LS2 Zoe

La llegada de Hero MotoCorp a nuestro mercado supone, para nosotros, algo más que una simple novedad de producto, ya que se trata de la primera prueba que realizamos de una moto de esta marca. Un estreno que sirve para contextualizar el desembarco en España de un fabricante de enorme dimensión global, que llevaba tiempo mostrando interés por el mercado europeo. Hero ha terminado de materializar su llegada a nuestro país de la mano del Grupo Onex, empresa valenciana responsable de la importación y del desarrollo de la red comercial. Un movimiento que se suma a la progresiva entrada de grandes fabricantes indios en el mercado español.

Hero inicia su andadura en España con una gama muy contenida, formada por solo dos modelos. De todos ellos, la Hunk 440 se perfila como la propuesta con mayor potencial comercial por concepto, posicionamiento y enfoque urbano, mientras que la Xpulse 200 actúa como complemento dentro de un planteamiento claramente progresivo. Hero apuesta por introducirse en el mercado ofreciendo productos sencillos, bien planteados y competitivos, una filosofía que encaja plenamente con el enfoque de esta primera toma de contacto.

Equilibrio visual

La Hunk 440 se presenta como una naked de cilindrada media con un equilibrio estético muy logrado entre lo clásico y lo moderno. El diseño resulta convincente desde el primer vistazo, con una silueta proporcionada y un empaque que transmite sensación de moto europea. Los acabados generales, ajustes y calidad percibida de los plásticos se sitúan en un nivel más que correcto, sin grandes disonancias.

Es cierto que aparecen algunos elementos que delatan su condición de modelo de acceso. Los retrovisores, de diseño muy básico y con un espejo que no destaca por su calidad óptica, son quizá el ejemplo más evidente. Algo similar ocurre con el tapizado del asiento, excesivamente brillante y poco actual en su textura. En nuestra unidad, además, el guardabarros trasero parecía ligeramente desalineado, un detalle que atribuimos más a un posible golpe que a un defecto de fabricación.

Frente a estos puntos mejorables, encontramos otros detalles muy bien resueltos. Las botoneras, por ejemplo, sorprenden por su diseño moderno y tacto sólido, y el conjunto general transmite robustez. El bloque motor bien rematado, las barras de la horquilla en acabado dorado o la correcta integración de los distintos componentes refuerzan esa sensación de producto honesto.

El cuadro de instrumentación mantiene la estética clásica con un reloj redondo, aunque en su interior encontramos una pantalla TFT pequeña y cuadrada, a color y con conectividad para smartphone. Cumple en información y funcionalidad, pero existen soluciones más integradas y visualmente logradas en el mercado. De nuevo, el precio ex-

Con 174 kilos y asiento a 803 mm, la Hunk 440 resulta manejable y accesible para una amplia variedad de tallas y perfiles de usuario.



Hero y Onex

Hero MotoCorp es el mayor fabricante de vehículos de dos ruedas del mundo por volumen de ventas anual, con presencia en 52 países, más de 125 millones de clientes y una red global que supera los 11.000 puntos de contacto. Con más de 40 años de experiencia industrial y en I+D, la compañía india ha construido su liderazgo sobre una estrategia basada en accesibilidad, fiabilidad y producción a gran escala.

Su visión, "Be the Future of Mobility", se apoya en el desarrollo de soluciones de movilidad asequibles y sostenibles, con objetivos claros de descarbonización, neutralidad de carbono y cero residuos a vertedero en sus fábricas. Hero ha reforzado además su perfil tecnológico mediante alianzas estratégicas con firmas como Harley Davidson, Ather Energy o Zero Motorcycles, ampliando su alcance tanto en combustión como en electrificación.

En España, la distribución corre a cargo de Grupo Onex, empresa valenciana con experiencia en el sector, responsable de implantar la marca y desarrollar su red comercial, marcando el inicio de una nueva etapa para Hero en nuestro mercado.

“Hero se estrena en España con la Hunk 440, una naked accesible, bien planteada y orientada al uso diario, que prioriza sencillez, diseño equilibrado y precio contenido.

plica estas decisiones.

Un elemento llamativo son las defensas laterales, habituales en muchos modelos destinados al mercado indio por cuestiones prácticas y normativas. En un contexto europeo resultan algo extrañas visualmente, aunque aportan funcionalidad en un uso urbano diario. Es uno de esos rasgos que delatan el origen del modelo, pero que no empañan un diseño que, sin ellas, podría pasar perfectamente por 100% europeo.

Dócil y agradable

El apartado mecánico es, sin duda, el gran foco de debate de esta Hunk 440. Hablamos de un monocilíndrico refrigerado por aire y aceite, con 440 cc, 27 CV y 36 Nm de par que emite un agradable sonido. Una cifra que la sitúa en tierra de nadie dentro de una franja donde muchos rivales rondan los 40 CV.

En uso real, las prestaciones son suficientes para ciudad y permiten disfrutar de cierta alegría en carreteras reviradas, pero no destacan. Donde sí convence es en el refinamiento: el motor resulta suave, agradable, con una respuesta progresiva y una transmisión de

seis marchas bien escalonada. El embrague acompaña con un tacto amable y el conjunto se deja llevar con facilidad, algo muy valorable para usuarios menos experimentados.

La sensación general es que le falta potencia, sobre todo porque la parte ciclo demuestra estar perfectamente preparada para digerir más. Aun así, la filosofía de la moto parece priorizar durabilidad y confort, dos aspectos tradicionalmente muy cuidados en productos pensados para mercados como el indio. Sin datos a largo plazo, la primera impresión es que estamos ante una moto sólida y fiable.

Naturalidad diaria

La Hunk 440 apuesta claramente por un comportamiento noble y confortable. Delante monta una horquilla KYB, mientras que el sistema de frenos recurre a componentes ByBre, con un disco delantero de 320 mm y pinza de dos pistones, además de ABS. La frenada cumple con solvencia, sin alardes, pero con un tacto natural y seguro, justo lo que se espera en este tipo de motocicletas.

Las llantas de 17 pulgadas en ambos ejes ofrecen un buen compromiso entre estabili-



Los neumáticos MRF ofrecieron buen comportamiento en seco, reforzando una conducción predecible y segura durante nuestra prueba urbana y en carreteras secundarias.



El cuadro redondo combina estética clásica con pantalla TFT funcional, completa en información pero mejorable en integración visual frente a rivales actuales.



La suspensión KYB y el sistema de frenos Vibre cumplen con solvencia, ofreciendo tacto natural, seguridad y una frenada coherente con su enfoque práctico.



La calidad percibida resulta correcta, con buenos ajustes generales y plásticos sólidos, aunque ciertos componentes evidencian su condición de modelo de acceso.



Retrovisores, intermitentes y tapizado del asiento muestran concesiones al precio, frente a botoneras modernas y un conjunto honesto pensado para uso diario urbano.



Las defensas laterales aportan practicidad real, aunque visualmente recuerdan su origen indio, sin comprometer un diseño atractivo para el público joven europeo.



El motor monocilíndrico de 440 cc entrega 27 caballos, suficientes para ciudad y rutas tranquilas, pero lejos de cifras habituales en la competencia directa.



Las llantas de 17 pulgadas aportan agilidad y aplomo, favoreciendo un uso mixto urbano interurbano equilibrado, sin penalizar estabilidad ni manejabilidad.

dad y agilidad, facilitando un uso mixto urbano e interurbano. El peso declarado de 174 kg no la convierte en la más ligera de su clase, pero sí en una moto manejable, ayudada por una altura de asiento de 803 mm que permite llegar al suelo con facilidad. Mención aparte para los neumáticos MRF, una marca que no conocíamos y que, al menos en seco, ofreció un comportamiento correcto y predecible. La iluminación full LED, con una firma luminica cuidada y moderna, completa un conjunto coherente y bien resuelto.

Muy aquilatado

Con un precio de 3.488 euros, la Hero Hunk 440 se sitúa claramente por debajo de la mayoría de sus rivales directos, que superan con facilidad la barrera de los 4.000 euros. Es cierto que esas alternativas ofrecen más poten-

cia, pero también un desembolso mayor. Aquí la propuesta es clara: accesibilidad, diseño atractivo y un comportamiento honesto.

Si este modelo contara con unos 10 CV adicionales, estaríamos hablando sin duda de una de las mejores relaciones calidad-precio del segmento. Tal y como está, se conforma con unos 27 CV refinados y suficientes para un uso realista, apoyados por una parte ciclo que cumple y un conjunto que transmite madurez.

Como primera toma de contacto con Hero, la Hunk 440 nos deja una sensación positiva. No es una moto brillante en cifras, pero sí coherente, bien pensada y con un posicionamiento muy claro. Una carta de presentación sólida para una marca que, a partir de ahora, empieza a jugar su partida en el mercado español.

www.heromotocorp.com